

## Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

<b>Designação do Projeto:</b>	Alteração do Loteamento da Av. das Forças Armadas
<b>Fase em que se encontra o Projeto</b>	Projeto de Execução
<b>Tipologia de Projeto</b>	Loteamento Urbano
<b>Enquadramento no regime jurídico de AIA</b>	Alínea b) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro
<b>Localização (freguesia e concelho)</b>	freguesia Avenidas Novas, concelho de Lisboa
<b>Identificação das áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2º do DL 151-B/2013, de 31 de outubro), na sua atual redação</b>	Não se aplica
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal de Lisboa
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal de Lisboa
<b>Autoridade de AIA</b>	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

<b>Descrição sumária do projeto</b>	<p><b>Objetivos e Justificação do Projeto</b></p> <p>O projeto em avaliação refere-se à alteração do loteamento surge no âmbito da implementação do Programa Renda Acessível promovido pela Câmara Municipal, tem como objetivo a construção em terrenos municipais e a colocação no mercado de arrendamento de habitações de qualidade e com rendas acessíveis para famílias de rendimentos intermédios.</p> <p>A iniciativa urbanística de alteração do Loteamento que constitui o âmbito do EIA integra-se na Operação Integrada de Entrecampos que visa a valorização urbanística de algumas áreas de propriedade municipal.</p> <p><b>Localização do Projeto</b></p> <p>O projeto localiza-se no extremo norte da freguesia Avenidas Novas do município de Lisboa, a qual confronta a norte com a Av. das Forças Armadas, a este com a Av. 5 de outubro, a sul com a Rua da Cruz Vermelha e a sul e oeste com a Av. Álvaro Pais.</p> <p><b>Descrição do Projeto</b></p> <p>O Projeto destina-se a alterar o Loteamento da Av. das Forças Armadas (Alvará 8/2005), já aprovado e parcialmente construído, de forma a converter os anteriores lotes camarários 4 e 5, com uso principal destinado a Serviços (escritórios) para lotes (4 e 7) cujo uso principal será a habitação para arrendamento acessível, num total de 476 novos fogos habitacionais. É também alterado o uso principal (de serviços para alojamento local) e implantação do Lote 6 (privado).</p>
-------------------------------------	--

	<p>- <u>Lote 1 e Lote 8</u>. Para estes dois lotes foram considerados os índices definidos e aprovados, sendo os dois edifícios destinados a Habitação.</p> <p>- <u>Lote 2 e Lote 3</u>. Por estarem já construídos, neste dois lotes não existe qualquer alteração, sendo contabilizado para as áreas e os índices os valores definidos no Loteamento aprovado.</p> <p>- <u>Lote 4</u>. O Lote 4 será constituído por 5 Blocos, sendo quatro com uso principal destinados a Habitação e um, construído em cave, destinado a Estacionamento. Este Lote será propriedade plena do Município de Lisboa, devendo as diversas frações ser disponibilizadas no mercado de aluguer com rendas acessíveis.</p> <p>- <u>Lote 5</u>. É eliminado o Lote 5 do Loteamento aprovado.</p> <p>- <u>Lote 6</u>. O Lote 6 é alterado no seu uso principal, sendo a prevista ocupação com Serviços substituída por uma ocupação com Turismo (143 apartamentos nas tipologias T0 e T1).</p> <p>- <u>Lote 7</u>. O Lote 7 será constituído por 3 Blocos com uso principal destinado a Habitação. Este lote será propriedade plena do Município de Lisboa, devendo as diversas frações ser disponibilizadas no mercado de aluguer com rendas acessíveis. Sob o Bloco 7b e Bloco 7c será instalado uma área de equipamento constituído por uma Creche, sendo esta apoiada por uma área exterior adjacente para recreio exterior, no logradouro destes Blocos. O piso em semicave será destinado à instalação de uma área de Comércio Retalhista, com acesso de cargas e descargas no topo sul da Rua Sanches Coelho e entrada na área comercial a partir do piso térreo do Bloco 7a do Lote 7.</p> <p>- <u>Área de Cedência para equipamento</u>. É mantida a área de Cedência para Equipamento prevista no Loteamento aprovado, junto à Av. Álvaro Pais, sendo aí prevista a construção de um edifício de Equipamento (Centro Intergeracional) e um estacionamento público em cave que irá complementar a capacidade de estacionamento. Serão disponibilizados 122 lugares de estacionamento de utilização pública, incluindo 2 lugares públicos para pessoas com mobilidade condicionada, dando cumprimento ao definido no Decreto-Lei 163/2006. Complementarmente será também instalado 1 lugar de estacionamento público para pessoas com mobilidade condicionada na Rua Sanches Coelho e outro na Rua Francisco Lyon de Castro.</p> <p>O acesso rodoviário à área de intervenção pode fazer-se pela Av. das Forças Armadas, Av. 5 de outubro, Av. da República, Praça de Entrecampos, Av. dos Estados Unidos da América e Av. Álvaro Pais.</p>
--	--

<p><b>Síntese do procedimento</b></p>	<p>- Início do procedimento em 22 de maio de 2019, com a entrada do Estudo de Impacte Ambiental (EIA).</p> <p>- Apresentação pelo proponente do projeto e respetivo EIA à comissão de Avaliação (CA) em 25 de junho de 2019.</p> <p>- Análise global do EIA, de forma a deliberar acerca da sua conformidade.</p> <p>- Em 1 de julho de 2019, a CA considerou necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, com suspensão do prazo do procedimento até à sua entrega.</p> <p>- Em 21 de agosto de 2019, os elementos anteriormente mencionados foram apresentados, sob a forma de um Aditamento ao EIA e Resumo Não Técnico Reformulado.</p> <p>- Após a análise destes elementos, foi declarada a conformidade do EIA em 4 de setembro de 2019.</p> <p>- Face à tipologia do projeto e à sua localização, foram solicitados pareceres às entidades com competências para a apreciação do projeto, nomeadamente à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), Aeroportos de Portugal (ANA), Eletricidade de Portugal (EDP), Lisboagás (GDL), e Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC).</p>
---------------------------------------	--

	<p>- A fase de consulta pública decorreu entre 11 de setembro e 22 de outubro de 2019.</p> <p>- Ao abrigo do CPA foi a 03/12/2019 concedido ao proponente 10 dias para se pronunciar sobre a proposta de DIA, não tendo o proponente submetido alegações à proposta de decisão.</p>
<p><b>Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas</b></p>	<p>Das entidades consultadas foram recebidos os seguintes pareceres:</p> <p><b>ANEPC</b></p> <p>Esta entidade informa que nada tem a opor ao projeto.</p> <p>Considerando que deverão ser acautelados os seguintes aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- elaboração de um Plano de Segurança para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, durante a fase de construção;</li> <li>- previamente à execução da obra deverão ser alertadas as entidades envolvidas em operações de socorro e proteção civil;</li> <li>- ser equacionado, durante a fase de construção, as acessibilidades e espaço de estacionamento destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/ emergência;</li> <li>- cumprimento das normas de segurança respeitantes ao armazenamento de matérias perigosas no estaleiro;</li> <li>- cumprimento do Regulamento Técnico da Segurança Contra Incêndios em Edifícios.</li> </ul> <p><b>EDP Distribuição</b></p> <p>Esta entidade informa que nada tem a opor ao projeto.</p> <p><b>ANAC</b></p> <p>Esta entidade emite parecer favorável ao projeto, uma vez que é respeitada a Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa.</p>
<p><b>Síntese do resultado da consulta pública</b></p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, tendo o seu início no dia 11 de setembro de 2019 e o seu termo no dia 22 de outubro de 2019.</p> <p>No âmbito da Consulta Pública foram rececionadas 5 participações.</p> <p>Os principais fundamentos apresentados discordantes foram:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de transparência na comunicação e justificação do projeto, uma vez que é mencionado no estudo que o projeto é justificado pelas falhas relevantes no mercado residencial do concelho de Lisboa, sendo a justificação apresentada para essas falhas de mercado a inadequação das características das habitações disponíveis (...) às características e necessidades das famílias. No entanto, o projeto propõe cerca de 20% de área dedicada ao turismo, pelo que considera o participante que o projeto poderia ter sido maximizado para satisfazer a necessidade de habitação.</li> <li>- O jardim/praça no meio dos lotes deveria ser estendido até ao parque de estacionamento subterrâneo de -5 pisos, e ficar nivelado pela atual área circundante ao lote 3.</li> </ul> <p>O principal fundamento concordante apresentado foi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de imóveis com renda acessível (mas sem hipótese turística).</li> </ul> <p>Outros aspectos Gerais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aparentemente não foi estudada a utilização atual dos estacionamentos;</li> <li>- Verificou-se a quase duplicação do número de fogos habitacionais;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No que respeita aos estacionamento, não são apresentados cálculos, pelo que segundo os critérios do 75 e Anexo XI do PDM aparentam não estar a ser garantidos;</li> <li>- Segundo o PDM, que refere que “Em operações urbanísticas com mais de 300 fogos é necessário realizar um estudo de impacte de tráfego e transportes” que aparenta não ter sido apresentado.</li> </ul>
<p><b>Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial e/ou do espaço marinho, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes</b></p>	<p>Relativamente ao <u>Ordenamento do Território</u> e no âmbito do PROTAML, o projeto não conflitua com as <u>Orientações e Normas aplicáveis</u>, considerando cumulativamente que o PDM de Lisboa já considerou este Plano Regional, na sua Revisão, nada havendo a obstar em termos de PROTAML</p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão</b></p>	<p>Tendo em consideração o projeto em avaliação, foram considerados como fatores ambientais mais relevantes os seguintes: Geologia, Recursos Hídricos, Saúde Humana, Sócio-economia, Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar, e Património.</p> <p>Relativamente à <u>Sócio-economia</u> o projeto terá impactes positivos e localmente significativos, não só durante a fase de construção ao nível do emprego/ mão-de-obra e atividades económicas, como também e principalmente na fase de exploração, pela oferta de 476 fogos de habitação no mercado de arrendamento a custos controlados e acessíveis, bem como a criação de vários espaços comerciais e a introdução de um lote com 143 fogos para turismo, têm igualmente um impacte estimado na dinamização económica local,</p> <p>Relativamente à <u>Geomorfologia e Geologia</u> o EIA apresenta uma correta descrição, considerando-se que os impactes gerados pelo projeto serão negativos e pouco significativos desde que sejam cumpridas as medidas de minimização, nomeadamente em termos de aproveitamento das terras sobrantes.</p> <p>Relativamente ao <u>Recursos Hídricos</u> considera-se que os impactes induzidos nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos na fase de construção e exploração serão negativos e pouco significativos, desde que implementadas as medidas de minimização.</p> <p>Relativamente ao <u>Ambiente Sonoro</u> e face às características do projeto e nas condições e pressupostos assumidos no EIA (validados pela CM enquanto entidade licenciadora, gestora do ambiente sonoro municipal e responsável pelos estudos efetuados no âmbito do PDM), não decorre da alteração de usos proposta para o Loteamento de Entrecampos, acréscimo nos níveis sonoros que já se fazem sentir na situação de referência nem na extensão das áreas que já se encontram em violação dos níveis máximos de exposição ao ruído ambiente exterior aplicáveis às zonas mistas. As violações identificadas já ocorrem na situação de referência, com idêntica magnitude, e são as expetáveis para a evolução na ausência de projeto.</p> <p>Contudo, decorrendo do projeto a utilização com usos sensíveis de uma zona da cidade que já se encontra no limite e mesmo em violação dos níveis máximos de exposição aplicáveis em função da classificação atribuída (zona mista) e sob a principal rota de aproximação ao aeroporto de Lisboa, com influência preponderante do ruído do tráfego aéreo, (não obstante o contributo do tráfego rodoviário), a significância do impacte sobre a qualidade do ambiente sonoro -negativo, significativo- prende-se com o acréscimo de população exposta a níveis sonoros suscetíveis de afetar o bem-estar e interferir com a saúde.</p> <p>Apesar de não haver lugar a medidas de minimização associadas ao impacte do projeto da responsabilidade do proponente, a realizar no âmbito do EIA, a</p>

	<p>concretização das medidas previstas no Plano de Ação de Ruído para a Av. das Forças Armadas constitui um pressuposto da avaliação e deverá ser concretizada em fase prévia à edificação.</p> <p>Em termos de <u>Qualidade do Ar</u> verifica-se que a área de Entrecampos onde se insere o presente projeto é uma área com níveis elevados de tráfego rodoviário a nível local e na sua envolvente. Na situação atual a estação de qualidade do ar de Entrecampos tem vindo a registar níveis elevados de poluentes atmosféricos sendo de salientar a ultrapassagem do valor limite anual de dióxido de azoto e a ocorrência pontual de ultrapassagens ao valor limite diário de partículas em suspensão do tipo PM<sub>10</sub>.</p> <p>O presente projeto na sua fase de construção irá causar um aumento dos poluentes atmosféricos, especialmente das partículas em suspensão, resultantes dos efeitos do tráfego acrescido de veículos, funcionamento de maquinaria pesada e das atividades de escavações, manuseamento e transporte de materiais. Tendo em consideração a existência de recetores muito próximos da área de projeto é necessário implementar medidas de gestão ambiental dos estaleiros e das frentes de obra propostas, com particular atenção, de modo a limitar a ocorrência de situações de má qualidade do ar ambiente permitindo que este impacte negativo possa ser pouco significativo.</p> <p>Durante a fase de exploração, a conjugação das várias componentes da requalificação urbana acarretará um aumento relativo de tráfego na área de estudo, que se considera pouco significativo em termos de potencial efeito cumulativo das emissões. A contribuição do tráfego estimado pelo projeto para o aumento nas concentrações dos poluentes mais relevantes na zona de Entrecampos é de cerca 1%. Considera-se assim o impacte do projeto negativo de baixa magnitude e pouco significativo.</p> <p>No que se refere ao <u>Património</u>, considera-se estarem reunidos os elementos indispensáveis para a emissão de parecer favorável condicionado, nomeadamente ao cumprimento das medidas de minimização.</p>
--	---

<b>Decisão</b>
<b>Favorável Condicionada</b>

<b>Condicionantes</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Concretização das medidas previstas no Plano de Ação de Ruído para a Av. das Forças Armadas em fase prévia à edificação.</li> <li>2. O projeto acústico dos edifícios terá de considerar um reforço do isolamento, conforme previsto na alínea b) do nº 7 do artigo 12º do RGR.</li> <li>3. Apresentação de Declaração da entidade gestora do sistema público de distribuição de água em como tem capacidade para fornecer o caudal de água previsto pelo projeto.</li> <li>4. Apresentação de Declaração da entidade gestora do sistema público de drenagem e tratamento das águas residuais urbanas em como tem capacidade para receber e tratar o caudal de águas residuais domésticas gerado pelo projeto.</li> <li>5. Os edifícios a construir devem ser munidos de um sistema de bombagem para evitar futuras inundações (tendo em conta o escoamento subterrâneo de água).</li> <li>6. Uma vez que as caves subterrâneas do loteamento criarão uma barreira à circulação de água em profundidade, as fundações devem ser devidamente isoladas para evitar a percolação de água pela estrutura do edifício.</li> </ol>

<b>Medidas de minimização / potenciação / compensação</b>
<p><b>Fase Prévia à Construção</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sítio Entrecampos (CNS 18793): Realização de sondagens manuais de diagnóstico nas áreas de afetação do</li> </ol>

subsolo, até à profundidade das cotas de afetação ou até ao nível geológico / arqueologicamente estéril, em quantidade e extensão que permitam a adequada avaliação dos impactes patrimoniais arqueológicos em causa. As sondagens deverão ser realizadas no solo original conservado e tem como objetivo a avaliação de forma intrusiva o estado de conservação do sítio bem como a salvaguarda de toda a realidade arqueológica que possa ser encontrada preservada. Caso se verifique a existência de contextos enquadráveis na pré-história, será necessário que a equipa de arqueologia integre especialista com experiência comprovada no período cronológico em questão.

2. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades.
3. Elaborar um Plano de Gestão Ambiental (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar na fase da execução das obras, e respetiva calendarização. Este PGA deverá incluir um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) das obras.

#### Fase de Construção

4. Programa de Acompanhamento Arqueológico que deve assegurar o seguinte:
  - Acompanhamento integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplanagens, depósitos de inertes), não apenas na fase de construção, mas também em fase preparatória, como na instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção, de acordo com os procedimentos considerados indispensáveis pela Tutela;
  - O acompanhamento arqueológico deve ser realizado de forma efetiva, continuada e direta, em cada frente de obra a decorrer em simultâneo, devendo ser garantido em todas as frentes;
  - O acompanhamento arqueológico deve ser dirigido no terreno por um arqueólogo que terá a seu cargo uma equipa técnica dimensionada às necessidades da empreitada.
  - Caso se verifique a existência de contextos enquadráveis na pré-história, será necessário que a equipa de arqueologia integre especialista com experiência comprovada em Pré-História Recente.
5. Os estaleiros e parques de materiais devem ser vedados e localizar-se no interior da área de intervenção ou em áreas degradadas; devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e abertura de acessos. (...).
6. Antes dos trabalhos de movimentação de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afetadas pela obra (por exemplo nas zonas de espaços verdes).
7. Executar os trabalhos que envolvam escavações a céu aberto e movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.
8. A execução de escavações e aterros deve ser interrompida em períodos de elevada pluviosidade e devem ser tomadas as devidas precauções para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar o respetivo deslizamento.
9. Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).
10. Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais que evitem a contaminação dos solos e das águas subterrâneas, por infiltração ou escoamento das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhados para destino final adequado.
11. Durante o armazenamento temporário de terras, deve efetuar-se a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.
12. Assegurar que os caminhos ou acessos nas mediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
13. Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
14. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados,

com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.

15. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.
16. Os locais de estacionamento das máquinas e viaturas devem ser pavimentados e dotados de sistemas de drenagem de águas pluviais.
17. Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.
18. A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos adequados.
19. Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos,
20. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.
21. Instalação de piezómetros a profundidades superiores às interessadas pelos trabalhos de escavação das caves e realização de ensaios de caudal destinados a avaliar rebaixamentos resultantes da bombagem de água.
22. Avaliação do potencial de utilização de água subterrânea para a rega de espaços verdes ou lavagem de pavimentos. O eventual recurso a água subterrânea poderá decorrer da extração especificamente para este fim ou em resultado do aproveitamento de água que venha a ser bombeada com o objetivo de minimizar a afluência da mesma para as zonas de cave.
23. Definir estruturas de contenção/integração visual nas áreas onde se desenvolvem trabalhos, incluindo áreas de estaleiro, de modo a proteger os utentes da desorganização espacial – ter em consideração a manutenção de um padrão de qualidade do espaço urbano mesmo em contexto de obra.
24. Constituir uma área única de entrada de veículos pesados e de outros veículos na Rua da Cruz Vermelha, evitando a utilização da Avenida das Forças Armadas e da Avenida 5 de Outubro.

#### Fase de Exploração

25. Limitar significativamente o estacionamento com acesso público previsto no âmbito da Operação Integrada de Entrecampos, por forma a estimular outras formas de mobilidade (mobilidade suave; transportes coletivos).
26. Estabelecer uma política tarifária no estacionamento público mais restrita na envolvente do empreendimento (menores tempos máximos de estacionamento, custo marginal mais elevado).

<b>Entidade de verificação da DIA</b>	Autoridade de AIA - CCDR LVT
<b>Data de emissão</b>	06-01-2020
<b>Validade da DIA</b>	Nos termos do ponto 2 do artigo 23º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, a DIA caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, o proponente não der início à execução do projeto excetuando-se os casos previstos no n.º 5 do mesmo artigo.



CCDR LVT

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento  
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

<b>Assinatura</b>	O Vice-Presidente  Fernando Ferreira
-------------------	--